

**Infrastrutture.** Dopo l'ok del Cipe si definiscono i tempi per l'autostrada Rosignano-Civitavecchia

# Per la Tirrenica cantieri dal 2010

## Progetto definitivo entro l'autunno - A sud corsie parallele all'Aurelia

Silvia Pieraccini  
GROSSETO

Sat impiegherà «sei-sette mesi» per completare il progetto definitivo dell'autostrada Rosignano-Civitavecchia (sul quale dovrà essere ripetuta la valutazione di impatto ambientale per il tratto laziale), ma il percorso per realizzare la Tirrenica «non incontra ostacoli», né di tipo finanziario né di tipo normativo. Antonio Bargone, presidente di Sat (gruppo Autostrade-Atlantia), rassicurerà istituzioni e categorie economiche

### RASSICURAZIONI

Il presidente della Sat, Antonio Bargone, sottolinea che l'iter per la realizzazione non incontra ostacoli

### LE STATISTICHE

Il completamento dei lavori è atteso nel 2016: l'opera costerà 3,78 miliardi per uno sviluppo di 206 chilometri

domani a Grosseto, dove gli industriali edili l'hanno invitato, insieme con l'ad della concessionaria autostradale, Franco Rapi- no, e il ministro dei Trasporti Altero Matteoli, a illustrare il progetto preliminare dell'opera - 206 km per un costo complessivo di 3,78 miliardi - approvato dal Cipe nel dicembre scorso e attesa da 40 anni.

Un progetto ridisegnato nei 38 km che vanno dal confine toscano a Civitavecchia, in seguito alla variante di tracciato approvata nei mesi scorsi dalla Regione Lazio che prevede un nuovo percorso in gran parte parallelo alla statale Aurelia. La soluzione - preferita per il minor im-

patto sul territorio e sul traffico - è stata avallata con sei prescrizioni dai Comuni di Tarquinia e di Montalto di Castro: per questo la procedura Via nel tratto laziale dovrà essere ripetuta, con inevitabile allungamento dei tempi. Resta da sciogliere anche il nodo dello svincolo di Capalbio, che ha sollevato le proteste di ambientalisti e vacanzieri, prima di approdare alla conferenza dei servizi, seguita poi da un nuovo passaggio al Cipe e finalmente dagli espropri e dalla gara d'appalto, attesa non prima del 2010. L'entrata in funzione dell'intera opera è prevista nel 2016.

La soluzione laziale della Tirrenica "abbracciata" all'Aurelia è la stessa adottata dalla Toscana per il tratto che va dal confine regionale a Grosseto sud, dove appunto la Tirrenica affiancherà in larga parte, lato monte, la statale 1. Per 95,5 km si costruirà dunque una nuova autostrada con due corsie, più quella di emergenza, per ogni senso di marcia, sei svincoli, 11 km di gallerie, 9 km di viadotti e quattro aree di servizio, e velocità ammessa tra 90 e 140 Km all'ora.

Nei 110,5 km che vanno da Grosseto sud a Rosignano (il cosiddetto tronco nord), invece, la Tirrenica nascerà dall'ampliamento dell'attuale "Variante Aurelia", realizzata dall'Anas negli anni Novanta e già a quattro corsie, e dunque l'intervento consisterà nel realizzare le corsie di emergenza, adeguare lo spartitraffico e i 19 svincoli esistenti, costruire tre barriere per il pagamento e tre caselli. Resta in funzione, e senza necessità d'interventi, il primo tratto della Tirrenica, Rosignano-Livorno lungo 37 km, costruito da Sat.

A questo punto, dunque, il terreno più delicato su cui si gioca la realizzazione della Tirrenica non è più tecnico-progettuale, ma finanziario-normativo.

### Il tracciato

Il percorso e i costi della futura autostrada Tirrenica



### LA STORIA

Un'opera attesa da 40 anni ■ Di realizzare l'autostrada Tirrenica se ne parla da circa 40 anni. Risale infatti agli anni sessanta il primo progetto. Ora dopo l'ok del Cipe i tempi sono

stati fissati e anche il tracciato sta lentamente prendendo forma: recupero dell'Aurelia fino a Grosseto, e autostrada parallela alla vecchia statale nella parte fino a Civitavecchia

La crisi in attosta infatti complicando il cammino di un'opera che Sat si è proposta di realizzare senza contributi statali, attraverso un'operazione di finanza di progetto, al punto che il ministero delle Infrastrutture, «vista l'attuale fase recessiva dell'economia globale», nella relazione che ha accompagnato il progetto al Cipe ha previsto una verifica dell'equilibrio del piano economico-finanziario dopo l'approvazione del progetto definitivo. A preoccupare è anche la previsione fatta da Sat di attingere dal sistema bancario il 73% dei finanziamenti necessari per costruire l'opera, ma Bargone sparge fiducia: «Il nostro piano economico è asseverato da una banca - precisa - e per il momento non ci sono problemi a reperire risorse».

I problemi che potrebbero arrivare dall'Europa sono legati alla mancata gara d'appalto per assegnare la concessione autostradale (si è ipotizzata l'apertura di una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia, smentita da Matteoli), e all'allungamento della durata della concessione al 2046 (quella per il tratto Livorno-Rosignano scade nel 2028), posta da Sat come una delle condizioni per realizzare l'opera. Le altre due condizioni essenziali sono il subentro di altro operatore alla scadenza della concessione con accollo dell'investimento non ammortizzato, e l'aumento automatico delle tariffe del 5,82% l'anno, in termini reali, dal 2011 al 2017, e dello 0,5% dal 2018 al 2046. In questo quadro velato d'incertezza gli industriali della regione tornano a chiedere di fare presto: «In un momento di crisi come questo la Tirrenica è ancor più strategica - dice il presidente di Ance Grosseto, Andrea Brizzi - perché darebbe respiro al settore edile e alla competitività al territorio. Bisogna accelerare».